

Geschäftsbericht 2005
HEAG mobilo GmbH



Wer wir sind

Die HEAG mobilo ist einer der führenden Mobilitätsdienstleister in der Region Südhessen und das Leitunternehmen der Verkehrssparte im HEAG Konzern. Zusammen mit unseren Tochtergesellschaften HEAG mobiBus, HEAG mobiServ und HEAG mobiTram engagieren wir uns für einen attraktiven und leistungsfähigen Nahverkehr in der Stadt Darmstadt und der Region.

Was wir tun

Als Infrastrukturunternehmen schaffen wir die Grundlagen für Bus- und Straßenbahnverkehre. Wir kümmern uns um den Erhalt und den Ausbau des Straßenbahnschienennetzes. Mit unserer Verkehrsleitstelle überwachen und steuern wir zahlreiche ÖPNV-Linien in Südhessen. Unser dichtes Verkaufsnetz macht uns zu einem der wichtigsten Vertriebspartner des Rhein-Main-Verkehrsverbundes.

Welche Ziele wir haben

Mit dem stetigen Ausbau von Niederflurstandards, der Erweiterung des Streckennetzes sowie der Umstellung auf Digitalfunktechnik verbessern wir die Leistungsfähigkeit und Servicequalität im Nahverkehr, ohne die wirtschaftlichen Belange aus den Augen zu verlieren.

Als zuverlässiger Partner wollen wir mit unseren Leistungen den ÖPNV in der Region attraktiv gestalten, die politischen Aufgabenträger und andere Verkehrsunternehmen in ihrer Arbeit unterstützen, das Wachstum in der Region stärken sowie den Umweltschutz fördern.



Geschäftsbericht 2005



Inhalt

Unternehmensprofil der HEAG mobilo	2
Brief der Geschäftsführung	7
Starke Marke auf neuen Wegen	10
Mit Infrastruktur auf Kurs	14
HEAG mobilo – Teilkonzern und Infrastrukturgesellschaft Interview mit Harald Fiedler und Matthias Kalbfuss	18
Jahresabschluss und Lagebericht	
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	22
Organisationsstruktur	23
Entwicklung 2005	23
EU-konforme Finanzierung des Straßenbahnbetriebs	24
Ertragslage	24
Investitionen	25
Vermögens- und Finanzlage	25
Nachtragsbericht	26
Risikobericht	26
Prognosebericht	27
Bilanz	28
Gewinn- und Verlustrechnung	29
Kapitalflussrechnung	30
Anhang	31
Vorbemerkungen	31
Erläuterungen zur Bilanz	32
Anlagespiegel	34
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	39
Organe	41
Bestätigungsvermerk	42
Bericht des Aufsichtsrats	43
Impressum	44



Brief der Geschäftsführung

Sehr geehrte Kunden, Geschäftspartner und Freunde der HEAG mobilo,

die Region Südhessen zählt zu den Gebieten Deutschlands mit dem höchsten Entwicklungspotential. Als HEAG mobilo bewegen wir uns mittendrin. Die Bevölkerungszahl wird hierzulande auch in den kommenden Jahren weiter ansteigen. Mit ihr wächst auch der Anspruch auf Mobilität. Gemeinsam tragen die Stadt Darmstadt, der Landkreis Darmstadt-Dieburg und die HEAG mobilo den wachsenden Anforderungen Rechnung.

2005 war für uns in vielerlei Hinsicht ein wegweisendes Jahr: Wir haben uns als Spartenkonzern neu konstituiert, um auf diese Weise den Wettbewerbsanforderungen der Europäischen Union und des Landes Hessen zu entsprechen und die Zukunftsfähigkeit der Verkehrssparte sicher zu stellen. Mit unseren Tochtergesellschaften HEAG mobiBus und HEAG mobiTram sind wir so positioniert, dass wir uns künftig um Aufträge für Betriebsleistungen bewerben können. Erfreulich ist die Entwicklung der HEAG mobiServ, die mit ihren Werkstattleistungen gleich in ihrem ersten Jahr ein positives Unternehmensergebnis erreicht hat. Auch die HEAG mobilo selbst hat einiges bewegt: Ein mit allen Führungskräften erarbeiteter Restrukturierungsplan wird uns helfen, unsere Wirtschaftlichkeit weiter zu verbessern. Auf Basis dieses Restrukturierungsplans haben wir zum Jahresende die Bescheinigung als gut geführtes Unternehmen erhalten – ein wichtiges Qualitätskriterium für alle kommunalen Verkehrsunternehmen, das einen Nachweis für die Angemessenheit der Kosten darstellt.

Trotz der schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen ist es uns gelungen, wichtige ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen sowie neue anzustoßen und so die ÖPNV-Qualität in der Region weiter zu verbessern. Die neue Haltestelle Schloss und die Neugestaltung der Hauptbahnhof-Ostseite sind Meilensteine für die Zukunftsfähigkeit des ÖPNV in Darmstadt.

Einen technischen Quantensprung bedeutet die Umstellung von Analog- auf Digitalfunktechnik in unserer Verkehrsleitstelle. Wir können unser Verkehrsmanagement in der Fläche anbieten und haben bereits 2005 über erste zusätzliche Aufträge unser Leistungsvolumen erhöht und das Qualitätsmanagement im ÖPNV – über das eigene Unternehmen hinaus – entscheidend verbessert.

Mit der Bestellung 18 neuer Straßenbahnen und den Ausbauplanungen der Straßenbahnstrecken in Darmstadt-Arheilgen und Alsbach investieren wir weiter in einen zukunftsfähigen ÖPNV. Die positiven Fahrgastzahlen für die Straßenbahn nach Kranichstein zeigen, dass es sich lohnt.

Wir danken allen unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr Engagement und allen unseren Geschäftspartnern für ihr Vertrauen.

Darmstadt, den 11. Mai 2006



Harald Fiedler



Matthias Kalbfuss





„Die neue Digitalfunktechnik ermöglicht uns Verkehrsmanagement im gesamten südhessischen Raum. Wir kümmern uns um einen reibungslosen Betrieb und dokumentieren die Pünktlichkeit der Fahrzeuge. Damit verbessern wir die ÖPNV-Qualität in der Stadt und der Region.“

*Peter Maurer
Abteilungsleiter Verkehrsmanagement*

Starke Marke auf neuen Wegen

Die neue Spartenstruktur in der Verkehrssparte der HEAG ist Ausdruck der veränderten Rahmenbedingungen.

Der Name HEAG ist eine starke Marke. Wie stark, belegt die in hiesigem Raum landläufige Formulierung „Ich fahr mit der HEAG“. Was Auswärtige vielleicht stutzen lassen würde, ist hier nahezu jedermann klar. „HEAG“ steht für viele Bürger für das regionale Angebot an Bussen und Bahnen, für den ÖPNV schlechthin.

Seit der Gründung als „Hessische Eisenbahn-Aktiengesellschaft“ 1912 hat das Unternehmen im Laufe mehrerer Generationen vielfältige Veränderungen erfahren. Die Schaffung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) 1995 und der Beginn des Ausschreibungswettbewerbs im Bussektor 2003 waren Ereignisse, mit denen für den ÖPNV in der Region maßgebliche Richtungswechsel verbunden waren.

Eigenständigkeit von Betrieb und Infrastruktur

Die neue Spartenstruktur in der Verkehrssparte der HEAG ist Ausdruck dieser veränderten Rahmenbedingungen. Der Wettbewerb in Hessen erfordert eine klare Trennung zwischen Betriebs- und Infrastrukturleistungen. So ist der Busbetrieb im vergangenen Jahr komplett in die HEAG mobiBus übergegangen. Was im Bussektor bereits eingetreten ist, steht auch für den Straßenbahnbereich zu erwarten. Vor diesem

Hintergrund wird auch die Straßenbahnbetriebsleistung aus der HEAG mobilo herausgenommen und auf die HEAG mobiTram übertragen. Die Fahrzeuge selbst und auch das Streckennetz verbleiben bei der HEAG mobilo als Infrastrukturgesellschaft.

Doch was meint eigentlich „Infrastruktur“? Bildlich gesehen ist sie das Rückgrat für den ÖPNV. Sie beinhaltet all jene Komponenten, die die Voraussetzungen für Bus- oder Straßenbahnverkehre schaffen. Infrastruktur wird gewöhnlich allenfalls als am Rande wahrgenommen. Doch sie ist deutlich mehr – sowohl von den Aufgaben her betrachtet als auch von den damit verbundenen Kosten. Sie umfasst im Straßenbahnbereich das Schienennetz, aber auch Haltestellen und Vertriebsrichtungen wie Fahrkartenautomaten sowie Dienstleistungen, wie das Verkehrsmanagement oder Kundeninformation gehören dazu.

HEAG mobiBus: Wettbewerbsfähig im Busverkehrsmarkt

Im Busverkehrsmarkt entsteht Kostendruck nicht allein aufgrund des preisdominierten Wettbewerbs. Zusätzlich werden im Fall von Qualitätsmängeln Unternehmen auf ausgeschriebenene Linien auf der Grundlage eines Bonus-Malus-Systems über Zahlungskürzungen gemäßregelt.

In Hessen sind die Rahmenbedingungen für Busverkehrsleistungen schärfer als sonst in Deutschland. Schon jetzt sind angestammte Unternehmen in große wirtschaftliche Bedrängnis geraten. Der Kostendruck macht sich auch in den Lohnstrukturen bemerkbar. Er führt zu einem sinkenden Lohngefüge mit Haustarifen in den öffentlichen Verkehrsunternehmen und heizt die Diskussion um einen Mindestlohn an. Die politischen Verantwortlichen müssen sich fragen lassen, bis zu welchem Punkt Leistungsanspruch und Zahlungsbereitschaft noch in Einklang zu bringen sind. Die Folgen des Wettbewerbs werden erst in einigen Jahren absehbar sein.

Bleibt das Land Hessen bei seiner Ausschreibungslinie, muss die HEAG mobiBus sich um ihre eigenen Linien in einem europaweiten Wettbewerb neu bewerben. Das Busunternehmen wird daher seine Wettbewerbs-

fähigkeit weiter ausbauen. Da die technischen Anforderungen für alle Unternehmen gleich sind, hängt die Wirtschaftlichkeit im Wesentlichen an den Personalkosten. Wer das Lohnniveau nicht drücken will, muss an der Effizienz arbeiten. Das gilt auch für die HEAG mobiBus.

Als Teil der Kooperation mit der Nahverkehrs-Service-GmbH (NVS) bewirbt sich die HEAG mobiBus um Aufträge im Buslinienverkehr auch außerhalb ihres angestammten Verkehrsgebiets. Seit Dezember 2005 fährt das Unternehmen zusätzlich verschiedene Linien im Raum Bergstraße im Subauftrag. Damit konnte die HEAG mobiBus ihr Geschäftsfeld weiter ausbauen. Sie verfügt über die Konzessionen von 23 Linien und erbringt – über Darmstadt hinaus – Verkehrsleistungen in 12 Kommunen in den Landkreisen Darmstadt-Dieburg und Bergstraße. Die HEAG mobiBus schloss das Geschäftsjahr 2005 mit einem positiven Ergebnis ab und erreicht als kommunales Verkehrsunternehmen damit einen Kostendeckungsgrad weit über dem Branchenschnitt. Das Unternehmen beschäftigt rund 180 Mitarbeiter und besitzt 77 Omnibusse.

Die HEAG mobiBus liegt als kommunales Verkehrsunternehmen mit seinem Kostendeckungsgrad weit über dem Branchenschnitt.



„Die Ansprüche der Fahrgäste steigen. Deshalb bauen wir gemeinsam mit der Stadt Darmstadt und den Kommunen im Landkreis neue Nahverkehrsspuren und erweitern das Straßenbahnnetz. So wird die Fahrt mit Bussen und Bahnen schneller“.

*André Dillmann
Abteilungsleiter Netz*



Mit Infrastruktur auf Kurs

Insbesondere bei kommunalen Verkehrsunternehmen waren in der Vergangenheit Betrieb und Infrastrukturleistungen eng miteinander verknüpft. So auch bei der HEAG. Jetzt finden sich beide Bereiche nicht nur in unterschiedlichen Unternehmen, auch die finanziellen Rahmenbedingungen sind jeweils andere. Gelten im Busbereich die Regeln des Ausschreibungswettbewerbs, geht es im Infrastrukturbereich um die Wirtschaftlichkeit der Leistungserstellung, die letztlich nur jedes Unternehmen für sich selbst feststellen kann. In beiden Fällen – sowohl für den Betrieb als auch für die Infrastruktur – verschärft sich die Finanzsituation, während gleichzeitig die Qualitätsanforderungen an einen modernen ÖPNV steigen.

Verkehrsmanagement erstmals für die Region

Die HEAG mobilo steht damit einerseits vor technischen und andererseits vor finanziellen Herausforderungen. 2005 sind wir in beiden Punkten einen großen Schritt vorangekommen. Mit der Aufgabe als übergeordneter Infrastrukturgesellschaft verbinden sich für die HEAG mobilo neue Chancen. Verstärkt erbringen wir Leistungen für andere Verkehrsunternehmen. Insbesondere im Verkehrsmanagement konnten wir das 2005 bereits realisieren.

Die neue Digitalfunktechnik ermöglicht uns, Buslinien auch außerhalb des bisherigen eigenen Verkehrsgebiets an die Verkehrsleitstelle anzubinden. Über die Beauftragung durch verschiedene Aufgabenträgergesellschaften waren Ende 2005 doppelt so viele Buslinien – erstmals auch Linien anderer Unternehmen – an die Leitstelle angebunden wie in der Vergangenheit. Verkehrsmanagement für andere Verkehrsunternehmen zu betreiben, ist ein bundesweites Novum und belegt die Innovationsfähigkeit der HEAG mobilo. Die Vorteile dabei liegen auf der Hand. Mit der Leitstellenanbindung wird Qualitätsmanagement erstmals auch für Regionallinien möglich. Elektronische Fahrtzielanzeigen oder automatische Haltestellenansagen – was für Stadtbuslinien seit Jahren selbstverständlich ist, wird jetzt auch in der Region bedeutet das eine deutliche Qualitätsverbesserung. Für die HEAG mobilo bringt es wirtschaftliche Vorteile: Mit jeder weiteren Linie erwirtschaftet die HEAG mobilo zusätzliche Einnahmen. Auch das ist neu im ÖPNV – Infrastrukturleistung wird direkt bezahlt.

Starker Vertriebspartner im RMV

Private Verkaufsstellen, stationäre und mobile Fahrkartenautomaten, Serviceeinrichtungen wie das Kundenzentrum oder neuerdings die RMV-Mobilitätszentrale – das alles fällt ebenfalls in das Aufgabengebiet der HEAG mobilo. Rund 300 Verkaufsstellen werden derzeit von der HEAG mobilo betreut. Damit sind wir einer der wichtigsten Vertriebspartner im RMV. Das Aufgabenspektrum im Vertrieb reicht vom Druck der Fahrkartenrohlinge über die technische Überwachung und Leerung der Automaten bis hin zur persönlichen Betreuung des Jahreskartenkunden. Ob Barzahlung am Automaten oder Lastschriftverfahren, für einen umfassenden Service unterhält die HEAG mobilo ein dichtes Vertriebsnetz und kümmert sich um den Fahrkartenverkauf von A bis Z. Fahrpreise und Tarifprodukte bleiben selbstverständlich Sache des RMV. Dass die Vertriebsleistungen der HEAG mobilo andere Verkehrsunternehmen entlasten, wird vor allem in Zusammenhang mit den Ausschreibungen deutlich. Denn: Mit jedem Fahrkartenverkauf beim Fahrer verlängert sich die Fahrtzeit. Ein dichtes Vertriebsnetz dient also nicht nur der Pünktlichkeit, es wirkt auch positiv auf die betrieblichen Kosten anderer Verkehrsunternehmen.

ÖPNV-Knoten leistungsfähiger

2005 sind die Fahrgastzahlen auf unseren Bus- und Straßenbahnlinien erstmals über die 31-Millionen-Marke gestiegen (+5,8 % gegenüber 2004). Auch bundesweit ist der Trend positiv. Sowohl die Stadt Darmstadt als auch die HEAG mobilo haben im vergangenen Jahr Millionenbeträge in die Modernisierung der Haltestellen Schloss und Hauptbahnhof investiert, um die Leistungsfähigkeit an den beiden ÖPNV-Knoten zu verbessern. Gleich in zwei Punkten hat sich die HEAG mobilo aktiv an der Neugestaltung der Hauptbahnhof-Ostseite beteiligt: In mehreren Bauabschnitten wurde die Gleislage an die neuen zentralen Haltepositionen für die innerstädtischen Linien angepasst, so dass auch hier Bus- und Bahnlinien klar voneinander getrennt sind und sich für Umsteiger die Wege deutlich verkürzt haben. Neu ist zudem die RMV-Mobilitätszentrale am Hauptbahnhof, die Dadina und HEAG mobilo gemeinsam betreiben. Sowohl am Marktplatz als auch am Hauptbahnhof sind zeitgemäße, zentrale Umsteigepunkte zwischen Stadt- und Regionallinien entstanden. Sie setzen städtebaulich neue positive Akzente und unterstreichen das moderne Profil Darmstadts als Wissenschaftsstadt.

Dass sich der Ausbau des Schienennetzes lohnt, belegen die Fahrgast-

zahlen, die der RMV im Jahr 2005 zur neuen Strecke nach Kranichstein vorgelegt hat. Durchschnittlich sind täglich mehr als 20.000 Fahrgäste auf den Linien 4 und 5 unterwegs. Das liegt deutlich über den ursprünglichen Erwartungen und bedeutet positive Impulse für die geplanten Streckenerweiterungen in Darmstadt-Arheilgen und Alsbach.

Mitarbeiter

Veränderungen verlangen einen Mehraufwand an Kommunikation. Seit Ende 2004 gibt es daher für die Verkehrssparte eine eigene Mitarbeiterzeitung. In einer schriftlichen Umfrage im Unternehmen hat sie Bestnoten erreicht. Mitarbeiterversammlungen, Sonderveröffentlichungen im Intranet und an Schwarzen Brettern sind ergänzende Kommunikationsinstrumente, um das Bewusstsein für den Wandel zu stärken. In einem speziellen Coaching werden die Führungskräfte zu den gegenwärtigen Herausforderungen geschult. Ein Restrukturierungsprogramm, das in Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen entwickelt wurde, ist zentraler Baustein für die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Erste Maßnahmen wurden bereits realisiert: Zum Jahresende wurden neue, effektivere Dienstpläne umgesetzt, die zu einer Produktivitäts-

steigerung geführt haben.

Der neu eingeführte Tarifvertrag (AVN) stellt ein neues wettbewerbsfähiges Vergütungssystem dar, das sich an den Standards des privaten Omnibusgewerbes orientiert.

Investition in Klimaschutz

Bundesweite Aufmerksamkeit erzielte die HEAG mobilo im vergangenen Jahr mit dem klimaneutralen Betrieb einer Straßenbahn. In Kooperation mit dem Ökostromanbieter NaturPur Energie AG fährt ein moderner Niederflurtriebswagen ein Jahr lang umweltfreundlich mit Strom aus regenerativen Energienquellen. Für den 12-monatigen klimaneutralen Betrieb von drei Omnibussen der HEAG mobiBus kaufte das Unternehmen CO₂-Minderungszertifikate. Die Aktion wurde von den Fahrgästen überaus positiv bewertet, wie eine Umfrage belegt. Auch 2006 will sich die HEAG mobilo wieder an der Aktion „Hessische Klimapartner“ beteiligen.

Dass sich die HEAG mobilo nicht nur im Umweltschutz engagiert, sondern sich auch gesellschaftlich und kulturell lokal verbunden fühlt, belegten 2005 Sponsoringkooperationen mit der Stadtmarketinggesellschaft Pro Regio für kulturelle Veranstaltungen wie „Lange Nacht der Musen“, das Schlossgrabenfest sowie die Unterstützung des SV Darmstadt 98.



HEAG mobilo – Teilkonzern und Infrastrukturgesellschaft

Die Geschäftsführer der HEAG mobilo Harald Fiedler und Matthias Kalbfuss im Gespräch. Moderation: Silke Rautenberg, Pressesprecherin der HEAG mobilo.

Herr Fiedler, Herr Kalbfuss, seit einem Jahr existieren die Firmen HEAG mobilo, HEAG mobiBus, HEAG mobiTram und HEAG mobiServ. Nicht nur Außenstehenden fällt es schwer, die einzelnen Unternehmen zu unterscheiden. Warum diese komplizierte Struktur?



Harald Fiedler, geboren 1944, seit 1971 verschiedene Führungsaufgaben in der HEAG, 1987 freigestelltes Betriebsratsmitglied, 1992 bis 2001 Betriebsratsvorsitzender der HEAG, seit Juni 2002 Personalvorstand der HEAG, seit August 2002 Geschäftsführer der HEAG mobilo GmbH, seit 1. Juli 2005 Vorsitzender der Geschäftsführung der HEAG mobilo.

Fiedler: Die neue Struktur ist vor dem Hintergrund der europäischen Rechtsprechung und den Vorgaben des hessischen Wettbewerbs zu sehen. Formal gesehen hätte vermutlich eine Trennungsrechnung gereicht, aber die Schaffung der verschiedenen Unternehmen innerhalb der Verkehrssparte ist ohnehin eine logische Folge. Wir kennen das bereits aus der Energiebranche. Wir haben hier den zweiten Schritt – also die Gründung der verschiedenen Unternehmen – gleich

mit vollzogen, schließlich wollen wir nicht reagieren, sondern unsere Situation aktiv angehen. Die HEAG mobilo hat als Infrastrukturgesellschaft mit dem Auftrag der Daseinsvorsorge eine Art natürliches Monopol, die operativen Bereiche sind in die Tochtergesellschaften übergegangen und unterliegen dem Wettbewerb.

Kalbfuss: Die Struktur ist nicht komplex. Zudem ist die Organisationsform weniger wichtig als die Erkennbarkeit des Unternehmens mit der Palette der Dienstleistungen, die wir als HEAG

mobilo für unsere Eigentümer und die Bürger wahrnehmen. Wenn wir trotz der vier verschiedenen Unternehmen als eine Einheit wahrgenommen werden, ist das Ausdruck der Tatsache, dass die Tochtergesellschaften zusammenwirken. Der Kunde ist mit seinen Wünschen letztlich bei der HEAG mobilo immer richtig; gegebenenfalls antwortet ihm dann die zuständige Tochter. Insofern ist die Struktur eher ein formeller Aspekt und aus Kundensicht weniger bedeutsam.

Die HEAG mobilo blickt auf ihr erstes Jahr als Infrastrukturgesellschaft zurück, was hat sich damit am Geschäftsfeld geändert?

Fiedler: Es hat sich viel verändert. Neu ist vor allem die Strukturform, über die wir ja schon gesprochen haben. Die HEAG mobilo bildet einen Verkehrskonzern und ist das Leitunternehmen in der Verkehrssparte der HEAG AG. 2005 haben wir zudem erstmals unsere Infrastrukturleistungen am Markt angeboten und konnten mit den hiesigen lokalen Aufgabenträgerorganisationen, der Dadina oder der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Groß-Gerau, entsprechende Verträge abschließen. Auch für den Rhein-Main-Verkehrsverbund sind wir mit unserer Verkehrsleitstelle tätig.

Kalbfuss: Wir haben ein Bewusstsein für die Infrastruktur geschaffen und damit deutlich gemacht, dass ein vollständiges ÖPNV-Angebot mehr ist als die reine Personenbeförderung. Wer nur auf das betriebliche Angebot schaut, übersieht viele Aufgaben im ÖPNV. Leistungen wie beispielsweise Verkehrsmanagement und Vertrieb müssen erbracht und bezahlt werden. Dabei ist es nicht egal, wer die Infrastruktur vorhält. In unserem Tun streben wir immer die Verbindung von Unternehmensinteressen mit den Interessen von Stadt und Landkreis an. Das Handeln eines unabhängigen Dritten würde da sicher anders sein.

Das Land Hessen setzt bei der Vergabe von Busverkehrsleistungen weiterhin auf Wettbewerb. Eine Situation, in der sich die HEAG mobiBus zurechtfinden muss. Welche Erfahrungen gibt es dazu aus Unternehmenssicht?

Fiedler: Mit unserem Tochterunternehmen HEAG mobiBus haben wir uns auf den Wettbewerb vorbereitet. Mit ihm haben wir – teilweise zusammen mit der NVS – bereits an verschiedenen Ausschreibungen teilgenommen und einige gewonnen. Leider fehlt derzeit die Klarheit in der europäischen Rechtsprechung. Insofern beobachten wir auch, welche Wege andere Verkehrsunternehmen gehen und ob auch eine Inhouse-Vergabe für uns infrage kommt. Von zentraler Bedeutung ist dabei für uns die hessische Landespolitik.

Kalbfuss: Zunächst mal: Die erste Erfahrung zeigt, dass der Preis das absolute Kriterium ist. Die Qualität der Leistung hat nicht die höchste Priorität. Zum zweiten: Die Preisermittlung für Verkehrsangebote ist ein Vorgang, der offenkundig nicht immer und überall rational und kühl kaufmännisch erfolgt. Nicht selten kommt es bei Ausschreibungen zu Preisergebnissen, die einer wirtschaftlichen Überprüfung nicht standhalten. Prinzipiell finden wir uns im Wettbewerb gut zurecht und sind gut positioniert. Vorausgesetzt, der Wettbewerb findet in geordneten Bahnen statt. Wir sind bisher nicht immer der Erste, aber wir befinden uns unter den Besten.

Das heißt, dass wir wettbewerbsfähig sind, ohne den sicheren Boden der Betriebswirtschaft zu verlassen. Trotzdem ist uns natürlich klar, dass die aktuelle Situation sich nicht zum Zurücklehnen eignet. Der Wettbewerb entwickelt sich weiter. Auch wir müssen das tun – eine Aufgabe, die bei der HEAG mobiBus den neuen Geschäftsführern Axel Gierga und Ralf Steinmetz obliegt.



Matthias Kalbfuss, geboren 1956, Studium der Betriebswirtschaft, Eintritt 1983 bei der Hessische Elektrizitäts-AG, ab 1989 Leiter der Personalabteilung, ab Oktober 2002 Prokurist der HEAG und der HEAG Verkehrs-GmbH für Personal und Finanzen, ab Dezember 2004 Generalbevollmächtigter der HEAG AG, seit 1. Juli 2005 Geschäftsführer der HEAG mobilo GmbH.

Welche Ziele verfolgt die HEAG mobilo im nächsten Geschäftsjahr?

Fiedler: Die Restrukturierung und die Strukturveränderungen mit der Ausgründung der Tochtergesellschaften werden uns auch im kommenden Jahr beschäftigen. An unserer Wettbewerbsfähigkeit werden wir daher weiter arbeiten. Die HEAG mobiTram muss sich bereits heute für den Wettbewerb auf der Schiene vorbereiten. Natürlich wollen wir auch die ÖPNV-Infrastruktur weiter voranbringen: Dazu gehört die Umstellung unserer eigenen Linien auf Digitalfunk sowie

der Streckenausbau in Arheilgen und Alsbach. Über die künftige Anbindung des Ostbahnhofs ist nachzudenken. Auch andere Zukunftsprojekte im Rahmen der Stadtentwicklung könnten wir begleiten. Außerdem ist die Straßenbahnbeschaffung in die Wege geleitet, das verlangt uns große finanzielle Anstrengungen ab, da uns dafür keinerlei Zuschüsse gezahlt werden.

Kalbfuss: Wichtig ist darüber hinaus, das Bewusstsein für die Leistungen der HEAG mobilo in der Öffentlichkeit zu stärken. Bei Projekten wie der Umgestaltung des Vorplatzes am Hauptbahnhof zeigen wir, dass wir unseren Teil zur Attraktivität der Wissenschaftsstadt Darmstadt beisteuern, indem wir die Bedarfe für den ÖPNV und der Stadt erkennen und an zeitgemäßen Lösungen arbeiten. Unsere Kompetenz beruht auf unserer technischen Ausstattung und auf dem fachlichen Know-how unserer Mitarbeiter.



Jahresabschluss und Lagebericht

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Aufgrund der Liberalisierung des ÖPNV-Marktes befindet sich die Nahverkehrsbranche weiterhin im Umbruch. Die Forderung der Europäischen Union nach mehr Wettbewerb bedeutet eine Abkehr von gewachsenen Strukturen, die die gesamte ÖPNV-Landschaft in Deutschland in den vergangenen Jahrzehnten geprägt haben. Unternehmensneugründungen durch Zusammenschlüsse sowie Verkäufe oder Auflösungen insbesondere bei den Privatunternehmern kennzeichnen den Wandel. Kommunale Verkehrsunternehmen sehen sich vor der Aufgabe, ihre unterschiedlichen Tätigkeitsfelder – insbesondere Infrastruktur und Betrieb – voneinander zu trennen, um am Wettbewerb teilhaben zu können.

Neben der Anpassung an den Wettbewerb muss sich die Branche mit teils drastischen Zuschusskürzungen auseinandersetzen. Investitionen für technische Infrastruktur werden in deutlich geringerem Maße gefördert als bisher; die in anderen Bundesländern noch praktizierte finanzielle Unterstützung bei der Beschaffung von Neufahrzeugen gehört in Hessen der Vergangenheit an.

Auch bei den Zuwendungen für die betrieblichen Leistungen wird die Finanzdecke knapper. Die Hessische Landesregierung hat bereits beschlossen, die Zuschüsse für Schülerverkehre (§ 45a-Mittel PBefG) auf dem Niveau des Jahres 2002 festzuschreiben. Eine

Gesetzesänderung im Sozialgesetzbuch führt zudem zu erheblich geringeren Ausgleichszahlungen für die kostenlose Beförderung von Schwerbehinderten. Nach der von der Bundesregierung angekündigten Kürzung der Regionalisierungsmittel fürchten die Verkehrsunternehmen in Deutschland eine weitere Einschränkung ihrer finanziellen Gestaltungsspielräume und damit einhergehend eine Verschlechterung des ÖPNV-Angebotes. Hessen gilt weiterhin als Vorreiter der Wettbewerbspolitik. Auch wenn im vergangenen Jahr immer wieder die Möglichkeit eines vergaberechtlich zulässigen Inhouse-Geschäftes der Kommunen an ihre Verkehrsunternehmen erörtert wurde und einige Städte in Hessen diesen Weg mit ihren Verkehrsunternehmen beschreiten wollen, hält das Land prinzipiell am Ausschreibungswettbewerb für Busverkehrsleistungen fest. In der Folge stellt sich die Situation für kommunale Verkehrsunternehmen in Deutschland und selbst innerhalb Hessens unterschiedlich dar.

Die überaus heterogene Lage, die Widersprüche zwischen politischen Wettbewerbsforderungen, gesetzlichen Bestimmungen und tradierten Usancen bringen insbesondere für integrierte kommunale Verkehrsunternehmen viele Unsicherheiten mit sich. Während Busverkehre in Hessen in großem Umfang ausgeschrieben werden, ist dies bei Straßenbahnverkehren noch nicht der Fall. Dennoch

müssen im Rahmen der Finanzierung von Straßenbahnverkehren ebenfalls europarechtliche Vorgaben erfüllt werden.

Nicht selten werfen die Veränderungen auch Fragen der Zuständigkeiten auf, die häufig nur im gemeinsamen Gespräch mit den jeweils Beteiligten geklärt werden können. Sowohl Aufgabenträger als auch Verkehrsunternehmen ringen um Kompetenzen und Zuständigkeiten; dies gilt insbesondere für all jene Bereiche, die über die reine Betriebsleistung hinausgehen und häufig als Infrastruktur nicht wahrgenommen werden – die jedoch in weiten Teilen die Qualität der Betriebsleistung beeinflussen. Die Finanzierung von Infrastruktur und Vertrieb ist vielfach ein ungelöstes Problem, denn öffentliche Haushalte halten keine Mittel dafür vor. In dem Bemühen, trotz des Kostendrucks die Qualität im ÖPNV nicht sinken zu lassen, sind Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger gezwungen, völlig neue Wege zu beschreiten und ihre Rollen neu zu definieren.

Organisationsstruktur

Die HEAG mobilo GmbH (HEAG mobilo) bildet zusammen mit ihren Tochtergesellschaften innerhalb der Darmstädter Stadtwirtschaft mit der HEAG AG als Konzernobergesellschaft die Sparte Nahverkehr. Seit dem 1. Januar 2005 gliedert sie sich in die drei Hauptgeschäftsfelder Infrastruktur, Busbetrieb, Straßenbahnbetrieb; dazu kommt ein Unternehmen mit Werkstattservice für Nutzfahrzeuge, insbesondere für Omnibusse.

Die HEAG mobilo hat ihre Zentrale am Darmstädter Böllental, wo sich das Hauptdepot und die Werkstatt für die Straßenbahnen sowie die Werkstattanlagen und Abstellflächen für Nutzfahrzeuge und weite Teile der Verwaltung befinden.

Sämtliche Infrastrukturleistungen sind Aufgabe der Spartenobergesellschaft HEAG mobilo. Dazu gehören die Wartung und Instandhaltung der Betriebsanlagen, aber auch Dienstleistungen wie Verkehrsmanagement, Fahrgastinformation und Vertrieb sind Geschäftsfelder der HEAG mobilo. Die Veränderungen bei unserer Muttergesellschaft, der HEAG AG, zu einer strategischen Management-Holding führte zur Übernahme von 23 Mitarbeiter/innen im Verwaltungsbereich, die bisher im Auftrag der HEAG mobilo bei der Holding die administrativen Tätigkeiten für unser Unternehmen durchführten.

Die eigentlichen Betriebsleistungen erbringen die Tochtergesellschaften: HEAG mobiBus GmbH & Co. KG (HEAG mobiBus) die Busverkehrsleistungen, HEAG mobiTram GmbH & Co. KG (HEAG mobiTram) ab dem Jahr 2006 die Straßenbahnverkehrsleistungen.

Die HEAG mobiBus beteiligt sich an Ausschreibungen, um weitere Aufträge im Buslinienverkehr zu gewinnen, teilweise mit ihrem Tochterunternehmen, der Nahverkehrs-Service GmbH, Bensheim, einem Zusammenschluss verschiedener privater Busunternehmen.

Die neue Spartenstruktur trägt den Wettbewerbsbedingungen der Europäischen Union und dem Hessischen ÖPNV-Gesetz Rechnung.

Entwicklung 2005

Nach der Neustrukturierung der Verkehrssparte im Jahr 2004 ist das Berichtsjahr maßgeblich davon geprägt, die HEAG mobilo als Infrastrukturunternehmen neu zu positionieren sowie die einzelnen Unternehmensbereiche an neue Aufgaben heranzuführen. Als besonderer Erfolg ist es daher zu werten, dass es 2005 gelungen ist, im Bereich der Infrastruktur für die Verkehrsleitstelle neue Geschäftsfelder zu erschließen. Auf Basis einer in Deutschland völlig neuen Vertragsstruktur mit verschiedenen lokalen Nahverkehrsorganisationen wurden 12 Regionallinien verschiedener Privatunternehmer mittels Digitalfunktechnik an die Leitstelle der HEAG mobilo angeschlossen. Damit übernimmt die HEAG mobilo erstmals Verkehrsmanagementaufgaben für andere Busunternehmen und lokale Nahverkehrsorganisationen und erwirtschaftet somit zusätzliche Einnahmen. Durch die neuen Aufträge ist das Datenvolumen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 auf der Leitstelle im Bussektor um 50 Prozent gewachsen. Wir erwarten, dass wir nach der jeweiligen Neuvergabe von Busverkehrsleistungen mit der Anbindung weiterer Buslinien beauftragt werden. Wichtiges neues Arbeitsinstrument dafür ist das auf Betreiben der HEAG mobilo hin entwickelte Software-Programm „Netreport“, mit dessen Hilfe sämtliche betriebliche Vorfälle dokumentiert und ausgewertet werden können. Im Rahmen unterschiedlicher Zugriffsberechtigungen können alle am Computer-Netzwerk

angeschlossenen Mitarbeiter im Unternehmen in die zentrale Datenbank einsehen und sich über den Status von für sie relevanten Arbeitsvorgängen im Unternehmen informieren. Durch die jederzeit verfügbaren Informationen konnten Arbeitsabläufe wesentlich verbessert werden. Zwischenzeitlich haben bereits verschiedene andere Verkehrsunternehmen an dem Programm Interesse gezeigt.

EU-konforme Finanzierung des Straßenbahnbetriebs

In Anpassung an die EU-Finanzierungsvorgaben ist es uns gelungen, über eine Regelung mit der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg den Defizitausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Straßenbahnbetrieb sicherzustellen.

Wichtige Voraussetzung dafür war die Aufstellung eines umfassenden Restrukturierungsplans, um die im Urteil des EuGH in der Rechtssache „Altmark Trans“ im Jahr 2003 aufgestellten vier Kriterien für eine europarechtlich zulässige Finanzierung zu erfüllen. Die ausgleichsfähigen Kostensätze richten sich nach den Kosten eines „durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens“. Der Restrukturierungsplan beinhaltet eine drastische Senkung der Kosten. Das gilt sowohl für die Bereiche Material- und Fremdleistungen als auch für Personalkosten. Während wir im erstgenannten Bereich bereits Einsparungen realisieren konnten, erwarten wir durch den zum 1. Januar 2005 eingeführten neuen Tarifvertrag im Personalbereich nur geringfügige Dynamisierungen im Personalaufwand. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand können die Vorgaben aus dem Restrukturierungsplan termingerecht eingehalten werden.

Ertragslage

Die HEAG mobilo hat zum 1. Januar 2005 die Buskonzessionen auf ihr im Jahr 2004 erworbenes Tochterunternehmen, die HEAG mobiBus, übertragen. Dies führt im Jahr 2005 im Vergleich zu den Vorjahren zu deutlich geringeren Umsatzerlösen aus Verkehrsleistungen von 18,0 Mio. EUR (i.V. 28,7 Mio. EUR), zudem entfallen im Materialaufwand die Fremdleistungen für die Fahrgestellung. Durch die bereits im Jahr 2004 übertragenen Busse verminderten sich die Abschreibungen auf Sachanlagen entsprechend. Die sonstigen Umsatzerlöse erhöhten sich durch Leistungen für Tochterunternehmen, die im Vorjahr in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten sind. Die veränderten Strukturen im HEAG-Konzern führten ab dem dritten Quartal zu einer Erhöhung des Personalbestandes. Durch bereits in vergangenen Jahren vereinbarte Maßnahmen zur Frühverrentung hat sich der Personalbestand trotz dieses Zuwachses insgesamt nur geringfügig erhöht. Somit haben wir im Jahresdurchschnitt 387 Arbeitnehmer (i.V. 391), zum Jahresende 395 (i.V. 387) beschäftigt. Der sonstige Aufwand ist geringer als im Vorjahr. Ursache hierfür sind zum einen die im Jahr 2004 enthaltenen Sondereinflüsse, zum anderen die reduzierte Verrechnung von Konzernleistungen nach dem Personalübergang zum dritten Quartal. Die Neuausrichtung bei der HEAG mobilo führte erstmals zu Beteiligungserträ-

Investitionen

gen von 0,7 Mio. EUR. Die im Jahr 2005 für die Neuanschaffung von 18 Straßenbahnzügen geleistete Anzahlung und die damit verbundene Kreditaufnahme zieht steigende Zinsaufwendungen nach sich. Das Jahresergebnis vor Verlustübernahme schloss im Geschäftsjahr 2005 mit einem negativen Ergebnis von 22,6 Mio. EUR ab. Das bedeutet eine Ergebnisverschlechterung gegenüber dem Vorjahr um 1,2 Mio. EUR, die im Wesentlichen durch Nettobelastungen aus Großreparaturen von 3,9 EUR (i.V. 1,3 Mio. EUR) im Schienennetz verursacht ist.

Trotz des wachsenden Kostendrucks hat sich die HEAG mobilo 2005 in Abstimmung mit den Gesellschaftern zu einer der größten Investitionen in der Geschichte des Verkehrsbetriebs entschlossen und bei der Bietergemeinschaft Alstom/Bombardier 18 neue Straßenbahnen mit einem Investitionsvolumen von 39,1 Mio. EUR bestellt. Sie werden voraussichtlich 2007 in Dienst gestellt. Damit bauen wir den Anteil an Niederflurfahrzeugen weiter aus und passen unseren Fuhrpark mengenmäßig an die Erfordernisse des wachsenden Streckennetzes an. Die neuen Fahrzeuge der Serie ST 14 werden 14 ältere Modelle der Serien ST 10 und ST 11 ersetzen. Insgesamt erhöhen wir den Bestand an Straßenbahnen damit um vier Fahrzeuge. Die HEAG mobilo tätigte im Jahr 2005 Bruttoinvestitionen in Höhe von 20,6 Mio. EUR. Schwerpunkt der Investitionen mit 13,7 Mio. EUR sind die Anzahlungen für neue Straßenbahntriebwagen sowie 5,2 Mio. EUR für den Ausbau von Infrastruktureinrichtungen.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der HEAG mobilo erhöhte sich von 84,2 Mio. EUR auf 107,0 Mio. EUR, was unter anderem auf die Anzahlung der Schienenfahrzeuge zurückzuführen ist.

Das Sachanlagevermögen stieg um 11,8 Mio. EUR auf nun 66,8 Mio. EUR und stellt 62,4 Prozent der Bilanzsumme dar. Die Finanzanlagen sind durch die Einbringung von Vermögensgegenständen in die HEAG mobiServ GmbH um 0,5 Mio. EUR gestiegen. Das Umlaufvermögen mit 33,6 Mio. EUR entwickelt sich planmäßig und setzt sich wie im Vorjahr im Wesentlichen aus Forderungen für Verkehrsleistungen und Forderungen aus der Verlustübernahme zusammen.

Auf der Passivseite betrug das Eigenkapital unverändert 33,0 Mio. EUR. Angesichts der höheren Bilanzsumme verminderte sich die Eigenkapitalquote um 8,4 Prozent auf 30,8 Prozent. Der Ansatz der Rückstellungen beträgt 41,8 Mio. EUR (i.V. 38,1 Mio. EUR). Maßgebend für diesen Anstieg waren Rückstellungen für Pensionen in Höhe von 27,0 Mio. EUR (i.V. 25,1 Mio. EUR) sowie sonstige Rückstellungen in Höhe von 14,8 Mio. EUR (i.V. 12,9 Mio. EUR). Die Finanzierung der Anzahlung für Straßenbahnen führt zu einer Erhöhung der langfristigen Verbindlichkeiten. Dafür wurde ein deckungsgleiches Zinssicherungsgeschäft mit gleicher

Nachtragsbericht

Laufzeit abgeschlossen. Für die unterjährige kurzfristige Verlustfinanzierung stehen Kreditlinien von 25,0 Mio. EUR zur Verfügung. Sie wurden zum Bilanzstichtag nicht in Anspruch genommen.

Besondere Ereignisse, die das im Lagebericht vermittelte Bild über die Finanz-, Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft maßgeblich beeinflussen, sind nach dem Bilanzstichtag nicht eingetreten.

Risikobericht

Die HEAG mobilo ist insbesondere aufgrund der fortschreitenden Intensivierung des Wettbewerbs einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die in den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ausgeführt sind. Zur frühzeitigen Erkennung, zur Bewertung und zum konsequenten Umgang mit Risiken sind wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme eingesetzt, die permanent weiterentwickelt werden. Dabei werden – unter Berücksichtigung definierter Risikokategorien – Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe bewertet. Die eingeleiteten Maßnahmen werden auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Neben der regelmäßigen Berichterstattung gibt es für unerwartete Risiken Berichterstattungspflicht. Die im Berichtsjahr durchgeführten Analysen haben keine bestandsgefährdenden Risiken aufgezeigt bzw. zu einer veränderten Ausrichtung des Unternehmens geführt. Derivate Finanzierungsinstrumente wurden im Jahr 2005 mit konkreten Finanzierungsgeschäften deckungsgleich genutzt.

Prognosebericht

Mit der europarechtskonformen Aufstellung der Verkehrssparte 2005 sind die formalen Grundlagen für die Zukunftsfähigkeit geschaffen. Insbesondere die HEAG mobiBus wird sich im Wettbewerb durch preisgünstige Angebote im Markt behaupten müssen. 2006 stehen gemäß Nahverkehrsplan mit den Linien H und U erstmals Linien unserer Tochtergesellschaft zur Ausschreibung an. Können sie nicht gewonnen werden, gehen der HEAG mobiBus 16 Prozent des Leistungsvolumens verloren. Eine solche Einbuße würde sich innerhalb der gesamten Verkehrssparte negativ bemerkbar machen.

Hauptaugenmerk der HEAG mobiBus bleibt es daher, ihre eigene Wettbewerbsfähigkeit weiter auszubauen. Dazu soll insbesondere die Dienstplangestaltung beitragen. Die ursprünglich ebenfalls für 2006 vorgesehene Ausschreibung des Linienbündels Nord (A, AH, WX) wurde wegen der geplanten Verlängerung der Straßenbahnstrecke in Arheilgen auf 2008 verschoben. Im Fall gewonnener Ausschreibungen wird die HEAG mobiBus auf die mobilen Automaten in den Fahrzeugen verzichten, da die Ausschreibungen Fahrkartenverkauf über den Fahrer vorsehen. Auch Dienstkleidung für das Fahrpersonal wird wieder Pflicht werden.

In ihrer Positionierung als Infrastrukturgesellschaft sieht sich die HEAG mobilo vor die Aufgabe gestellt, den

Bereich des Verkehrsmanagementsystems mit hohen Investitionen weiter auszubauen. Mit der Umstellung der Verkehrsleitstelle auf Digitalfunktechnik werden die nötigen Voraussetzungen geschaffen, um als Dienstleister für andere Verkehrsunternehmen tätig werden zu können. 2006 wird die HEAG mobilo zudem auch die eigenen Linien auf Digitalfunktechnik umstellen.

Unklar ist derzeit noch, wie Vorrangschaltungen und andere Infrastrukturreinrichtungen, wie Haltestellen im Stadtgebiet, auch von privaten Omnibusunternehmen genutzt werden können. Hierzu bedarf es umfangreicher Abstimmungen mit der Stadt Darmstadt über Regelungen und Verantwortlichkeiten.

Die Lieferung der 18 neuen Straßenbahnen wird das Zinsergebnis der HEAG mobilo auf Jahre hinaus belasten. Anders als andere Verkehrsbetriebe in Deutschland müssen Straßenbahnneufahrzeuge von den Unternehmen in Hessen zu 100 Prozent selbst finanziert werden.

Auch 2006 wird die HEAG mobilo ihr Gleisnetz weiter modernisieren. Wichtigste Baumaßnahmen sind die neue Nahverkehrsspur am Mathildenplatz, der zweispurige Ausbau der Gleisstrecke im Stadtteil Arheilgen sowie die Streckenverlängerung in Alsbach. Der verabschiedete Restrukturierungsplan zwingt die einzelnen Fachberei-

che in enge wirtschaftliche Korsetts. So befindet sich die HEAG mobilo in einem Spagat zwischen Einsparungsdruck einerseits sowie notwendigen Investitionen in zukunftsfähige Technik andererseits, um die Aufgaben als Infrastrukturgesellschaft wahrnehmen zu können. Veränderte Rahmenbedingungen sowie gesetzliche Vorgaben zum Beispiel aus dem Straßenrecht können auf geplante Baumaßnahmen sowie auf den Restrukturierungsplan des Unternehmens maßgeblichen Einfluss haben. Im Jahr 2006 wird die HEAG mobiTram den Straßenbahnbetrieb als Subunternehmer durchführen und hierfür die Ressourcen der HEAG mobilo nutzen. Konzessionär des Straßenbahnbetriebs bleibt weiterhin die HEAG mobilo. Dies führt zu steigenden Umsatzerlösen sowie in annähernd gleicher Höhe zu Aufwendungen für Fremdleistungen.

Aufgrund der zum jetzigen Zeitpunkt bekannten Einflüsse erwarten wir für das Geschäftsjahr 2006 ein negatives Jahresergebnis vor Verlustübernahme von 20,3 Mio. EUR. Geplante Baumaßnahmen mit einer Nettobelastung von 4,0 Mio. EUR werden im Jahr 2007 voraussichtlich zu einem Jahresfehlbetrag von 23,6 Mio. EUR führen.

Bilanz

zum 31. Dezember	Anhang	2005 TEUR	2004 TEUR
Aktiva			
<i>Anlagevermögen</i>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	1	223	256
Sachanlagen	2	66 788	54 962
Finanzanlagen	3	6 414	5 959
		73 425	61 177
<i>Umlaufvermögen</i>			
Vorräte	4	3 397	1 808
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	27 603	20 468
Flüssige Mittel	6	2 588	745
		33 588	23 021
<i>Rechnungsabgrenzungsposten</i>			
		20	12
		107 033	84 210
Passiva			
<i>Eigenkapital</i>			
Gezeichnetes Kapital		10 752	10 752
Kapitalrücklage	7	22 236	22 236
		32 988	32 988
<i>Rückstellungen</i>	8	41 829	38 066
<i>Verbindlichkeiten</i>	9	28 181	8 290
<i>Rechnungsabgrenzungsposten</i>	10	4 035	4 866
		107 033	84 210

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember	Anhang	2005 TEUR	2004 TEUR
Umsatzerlöse	11	20 479	29 604
Erhöhung/Minderung des Bestands an unfertigen Leistungen		1 497	-102
Andere aktivierte Eigenleistungen		433	181
Sonstige betriebliche Erträge	12	8 639	9 692
Materialaufwand	13	17 265	19 298
Personalaufwand	14	25 814	25 849
Abschreibungen		4 329	5 158
Sonstige betriebliche Aufwendungen	15	6 575	10 054
Erträge aus Beteiligungen	16	686	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		39	-
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		0	4
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	17	153	45
Abschreibungen auf Finanzanlagen		4	-
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	18	485	364
<i>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</i>		-22 546	-21 299
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	19	5	5
Sonstige Steuern		41	75
Erträge aus Verlustübernahme	20	22 592	21 379
Jahresergebnis		-	-

Kapitalflussrechnung

	2005 TEUR	2004 TEUR
1. Operativer Bereich		
Jahresergebnis vor Verlustübernahme	-22 592	-21 379
Veränderung Barwertvorteil	-258	-258
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände	4 329	5 158
Veränderung langfristiger Rückstellungen	2 299	-467
Cashflow	-16 222	-16 946
Gewinn/Verlust aus Anlageabgängen	-90	509
Veränderung kurzfristiger Rückstellungen	1 464	-631
Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-8 732	342
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	7 372	-2 219
Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-16 208	-18 945
2. Investitionsbereich		
Einzahlungen aus Anlageabgängen	294	513
Veränderung Ausleihungen	-	15
Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen	-20 154	-4 402
Erhaltene Zuschüsse	3 376	2 230
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	-16 487	-1 644
3. Finanzierungsbereich		
Verlustübernahme	22 592	21 379
Aufnahme von Krediten	13 650	-
Tilgung von Krediten	-1 704	-568
Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit	34 538	20 811
4. Finanzmittelbestand		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	1 843	222
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	745	523
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	2 588	745

Anhang

Vorbemerkungen

Der Jahresabschluss ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und den ergänzenden Bestimmungen des GmbH-Gesetzes aufgestellt. Die HEAG mobilo GmbH (HEAG mobilo) verzichtet auf die Aufstellung eines eigenen Konzernabschlusses einschließlich Konzernanhang und eines -lageberichts. Der befreiende Konzernabschluss und -lagebericht wird von unserer Muttergesellschaft, der HEAG AG, Darmstadt, aufgestellt. Dieser wird beim Amtsgericht Darmstadt, HRB 1059, hinterlegt und im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Zwischen der HEAG AG und der HEAG mobilo besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

Die HEAG mobilo hat zum 1. Januar 2005 die Buskonzessionen auf die HEAG mobiBus GmbH & Co. KG übertragen. Dies führt zu geringeren Umsatzerlösen aus Verkehrsleistungen, zudem entfallen ab dem Jahr 2005 Fremdleistungen für die Fahrergestellung im Materialaufwand. Die veränderten Strukturen bei unserer Muttergesellschaft führten zu einer Übernahme von 23 Mitarbeiter/innen zum 3. Quartal 2005 im Verwaltungsbereich. Die bisher im Auftrag der HEAG mobilo durchgeführten administrativen Tätigkeiten durch die HEAG AG wurden von den Mitarbeiter/innen übernommen. Die in den Vorjahren enthaltene Konzernverrechnung entfällt somit in den sonstigen Aufwendungen. Zuschüsse für Infra-

strukturleistungen werden ab dem Berichtsjahr nach dem Eingang des Zuwendungsbescheids als sonstiger Vermögensgegenstand aktiviert. Zum Bilanzstichtag noch nicht zweckentsprechend verwendete Mittel werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Vorjahreszahlen sind daher nur bedingt vergleichbar.

Zur besseren Übersicht sind in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung einzelne Posten zusammengefasst. Sie werden im Anhang gesondert ausgewiesen.

Entsprechend der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen vom 27. Februar 1968, in der Fassung vom 13. Juli 1988, ist die Darstellung der Sachanlagen um die nachfolgenden Positionen erweitert:

- Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schienen- und Verkehrswegs,
- Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen,
- Fahrzeuge für Personenverkehr,
- Maschinen und maschinelle Anlagen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Die Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats sind der Anlage auf Seite 41 zu entnehmen.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Aufgliederung sowie die Entwicklung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen zeigt der nachstehende Anlagespiegel.

1 Immaterielle Vermögensgegenstände

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sind zu Anschaffungskosten erfasst und werden linear abgeschrieben.

2 Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich erhaltener Kapitalzuschüsse und planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten umfassen Einzelkosten sowie anteilige Gemeinkosten. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden im Jahr der Anschaffung voll abgeschrieben. Für sie wird der Abgang unterstellt.

3 Finanzanlagen

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital %	Eigen- kapital TEUR	Jahr	Jahres- ergebnis TEUR
HEAG mobiBus GmbH & Co. KG, Seeheim-Jugenheim	100	5 436	2005	897
HEAG mobiBus Verwaltungs-GmbH, Seeheim-Jugenheim	100	27	2005	2
HEAG mobiServ GmbH, Darmstadt*	100	553	2005	-
HEAG mobiTram GmbH & Co. KG, Darmstadt	100	35	2005	-15
HEAG mobiTram Verwaltungs-GmbH, Darmstadt	100	26	2005	1
Anteilsbesitz der HEAG mobiBus GmbH & Co. KG Nahverkehrs-Service GmbH, Bensheim	24,9	7	2004	2

* Ergebnisabführungsvertrag mit HEAG mobilo

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen sind zu Anschaffungskosten angesetzt. Die Zugänge bei verbundenen Unternehmen betreffen Kapitaleinlagen aus der Einbringung von Vermögensgegenständen in die HEAG mobi-Serv GmbH. Die Ausleihungen sind mit dem Nennwert oder dem niedrigeren Barwert ausgewiesen.

Anlagespiegel

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					
	Stand 1.1.2005	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge	Investi- tions- förderung	Stand 31.12.2005
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
I Immaterielle Vermögensgegenstände						
1 Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	1 234	61	-	68	-	1 227
	1 234	61	-	68	-	1 227
II Sachanlagen						
1 Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	31 271	92	20	288	157	30 938
2 Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schie- nen- und Verkehrswegs	5 029	117	-	38	116	4 992
3 Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	56 497	2 926	-	-	1 778	57 645
4 Fahrzeuge für Personenverkehr	86 982	-	-	-	-	86 982
5 Maschinen und maschinelle Anlagen	11 926	104	-	207	-1	11 824
6 Betriebs- und Geschäftsausstattung	19 537	741	-	2 947	-	17 331
7 Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	43	15 982	-20	-	1 326	14 679
	211 285	19 962	-	3 480	3 376	224 391
III Finanzanlagen						
1 Anteile an verbundenen Unternehmen	5 633	453	-	-	-	6 086
2 Beteiligungen	1	-	-	1	-	-
3 Sonstige Ausleihungen	385	98	-	91	-	392
	6 019	551	-	92	-	6 478
Gesamt	218 538	20 574	-	3 640	3 376	232 096

Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte		
Stand 1.1.2005	Abschreibun- gen des Berichtsjahres	Umbu- chungen	Abgänge	Zuschrei- bungen	Stand 31.12.2005	Stand 31.12.2005	Stand 31.12.2004
TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
978	87	-	61	-	1 004	223	256
978	87	-	61	-	1 004	223	256
23 391	233	-	111	-	23 513	7 425	7 880
3 870	50	-	38	-	3 882	1 110	1 159
49 522	791	-	-	-	50 313	7 332	6 975
54 509	1 817	-	-	-	56 326	30 656	32 473
10 541	227	-	180	-	10 588	1 236	1 385
14 490	1 124	-	2 633	-	12 981	4 350	5 047
-	-	-	-	-	-	14 679	43
156 323	4 242	-	2 962	-	157 603	66 788	54 962
-	-	-	-	-	-	6 086	5 633
-	-	-	-	-	-	-	1
60	4	-	-	-	64	328	325
60	4	-	-	-	64	6 414	5 959
157 361	4 333	-	3 023	-	158 671	73 425	61 177

4 Vorräte

	2005	2004
	TEUR	TEUR
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1 866	1 773
Unfertige Leistungen	1 531	35
	3 397	1 808

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind mit fortgeschriebenen, durchschnittlichen Einstandspreisen unter Beachtung des Niederstwertprinzips bewertet. Die unfertigen Leistungen enthalten im Wesentlichen noch nicht abgerechnete Fremdleistungen.

5 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	2005		2004	
	TEUR	Restlaufzeit > 1 Jahr TEUR	TEUR	Restlaufzeit > 1 Jahr TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2 992	-	2 880	-
Forderungen gegen Gesellschafter	2 550	-	2 560	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	8 691	-	5 864	-
Sonstige Vermögensgegenstände	13 370	1 806	9 164	-
	27 603	1 806	20 468	-

Die Forderungen und die sonstigen Vermögensgegenstände sind mit ihren Nennwerten bilanziert. Bei den Forderungen werden erkennbare Einzelrisiken durch Wertberichtigungen berücksichtigt. Dem allgemeinen Kreditrisiko wird durch eine Pauschalwertberichtigung Rechnung getragen. Bei den Forderungen gegen Gesellschafter handelt es sich um Forderungen aus der Verlustübernahme. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen überwiegend Kontokorrentforderungen gegen die Gesellschafterin HEAG AG in Höhe von 7 318 TEUR.

6 Flüssige Mittel

Der Ausweis umfasst Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten.

7 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält 10 415 TEUR gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB und 11 821 TEUR gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB.

8 Rückstellungen

	2005 TEUR	2004 TEUR
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	26 973	25 100
Steuerrückstellungen	51	51
Sonstige Rückstellungen	14 805	12 915
	41 829	38 066

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, erstmals unter der Berücksichtigung von Sozialleistungen, werden auf der Basis der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck gemäß § 6a EStG unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von sechs Prozent bewertet. Die Anwendung der Richttafeln 2005 G führte zu einer Erhöhung von 288 TEUR. Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten. Sie sind nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung gebildet. Unter den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Beträge für Jubiläums- und Urlaubsverpflichtungen, für Zuwendungen an die Belegschaft, für ausstehende Rechnungen sowie für Großreparaturen erfasst.

9 Verbindlichkeiten

	2005			2004		
	TEUR	Restlaufzeit		TEUR	Restlaufzeit	
		< 1 Jahr	> 5 Jahre		< 1 Jahr	> 5 Jahre
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	13 747	97	12 558	-	-	-
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1 028	1 028	-	9	9	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1 849	1 849	-	1 583	1 583	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1 127	1 127	-	3 796	2 660	1 136
Sonstige Verbindlichkeiten	10 430	7 798	2 632	2 902	2 902	-
(davon aus Steuern)	(268)	(268)	(-)	(311)	(311)	(-)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(569)	(569)	(-)	(544)	(544)	(-)
	28 181	11 899	15 190	8 290	7 154	1 136

Die Verbindlichkeiten werden mit den Rückzahlungsbeträgen ausgewiesen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind teilweise durch Abtretung der Anzahlungen für die zu finanzierenden Straßenbahnen gesichert. Nach vollständiger Inanspruchnahme der Kreditlinie von 39,0 Mio. EUR und Auslieferung der Straßenbahnen werden die Kredite durch Sicherungsübereignung gesichert. Sie enthalten ebenfalls ein Darlehen mit variablen Zinssätzen, hieraus entstehende Zinsrisiken sind durch ein deckungsgleiches Zinssicherungsgeschäft abgesichert. Der Marktwert des Zinssicherungsgeschäfts beträgt minus 989 TEUR. Die Option wird nach der Black-Scholes-, der Swap nach der Barwertmethode bewertet. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen überwiegend Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

10 Rechnungsabgrenzungsposten

In den Rechnungsabgrenzungsposten ist der Barwertvorteil aus dem in 1998 abgeschlossenen US-Lease enthalten. Dieser wird unter Zugrundelegung der Vertragslaufzeit ergebniswirksam aufgelöst.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

11 Umsatzerlöse

Von den Umsatzerlösen entfallen auf die Verkehrsleistungen 17 976 TEUR (Vorjahr 28 711 TEUR), davon sind 1 175 TEUR (Vorjahr 940 TEUR) periodenfremd. Die endgültigen Einnahmezuscheidungen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes sind noch nicht erfolgt. Die Ermittlung der Fahrgeldeinnahmen erfolgt daher im Rahmen einer qualifizierten Schätzung auf Basis vorläufiger Angaben der Nahverkehrsorganisation DADINA. Die übrigen Umsatzerlöse betragen 2 503 TEUR (Vorjahr 893 TEUR).

12 Sonstige betriebliche Erträge

Im Wesentlichen sind hier Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (2 766 TEUR), aus Zuschüssen für Infrastrukturleistungen (2 256 TEUR) und Schadensfällen sowie aus erhöhtem Beförderungsentgelt enthalten. Die periodenfremden Erträge betragen 1 101 TEUR.

13 Materialaufwand

	2005 TEUR	2004 TEUR
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	4 082	5 104
Aufwendungen für bezogene Leistungen	13 183	14 194
	17 265	19 298

14 Personalaufwand

	2005 TEUR	2004 TEUR
Löhne und Gehälter	18 319	18 157
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	7 495	7 692
(davon für Altersversorgung)	(3 812)	(4 084)
	25 814	25 849

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 387. Hiervon waren 115 Angestellte und 272 gewerbliche Arbeitnehmer. Angaben über die Bezüge der Geschäftsführung erfolgen unter Berufung auf § 286 Abs. 4 HGB nicht.

15 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Vergütungen an die Mitglieder des Aufsichtsrats belaufen sich auf 65 TEUR. Die Verluste aus Anlagenabgängen betragen 118 TEUR (Vorjahr 1 847). Die periodenfremden Aufwendungen betragen 17 TEUR.

16 Erträge aus Beteiligungen

Von den Erträgen aus Beteiligungen entfallen 686 TEUR (Vorjahr 0 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

17 Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Von den sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen entfallen 86 TEUR (Vorjahr 0 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

18 Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Von den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen entfallen 197 TEUR (Vorjahr 316 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

19 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag betreffen Körperschaftsteuer gemäß § 16 KStG.

20 Erträge aus Verlustübernahme

Der Jahresverlust wird mit 12 782 TEUR von der HEAG AG, mit 7 259 TEUR von der Stadt Darmstadt und 2 551 TEUR vom Landkreis Darmstadt-Dieburg übernommen.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen bestehen im Rahmen des üblichen Geschäftsverkehrs.

Haftungsverhältnisse bestehen nicht.

Das Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen beträgt 25 470 TEUR.

Darmstadt, 30. März 2006

HEAG mobilo GmbH
Die Geschäftsführung

Harald Fiedler

Matthias Kalbfuss

Anlage zum Anhang

Organe

Aufsichtsrat

Sabine Seidler
Stadtverordnete, Vorsitzende
Richterin am Verwaltungsgericht
Darmstadt, Darmstadt

Vorsitzende

Reinhold Trautmann*
Betriebsratsvorsitzender der
HEAG mobilo GmbH, Modautal

1. stv. Vorsitzender

Alfred Jakoubek
Landrat, Roßdorf

2. stv. Vorsitzender

Dr. Joachim Reus
Dipl.-Informatiker, Darmstadt

3. stv. Vorsitzender

Ludwig Achenbach
Stadtverordneter, M.A., selbstständig,
Agentur für Presse- und Öffentlich-
keitsarbeit, Darmstadt

Hermann Blank*
Kaufmännischer Angestellter,
Darmstadt

Prof. Horst H. Blechschmidt
Vorstandsvorsitzender der HEAG AG,
Dipl.-Ing., Darmstadt
ab 1. Juli 2005

Dr.-Ing. Hans-Jürgen Braun
Vorstandsvorsitzender der bauverein AG,
Alsbach-Hähnlein
ab 1. Juli 2005

Norbert Leber
Bürgermeister, Griesheim

Dr. Dierk Molter
Stadtverordneter,
Ministerialrat, Darmstadt

Axel Niedermaier*
Technischer Angestellter, Otzberg

Werner Schaffert
Kaufmännischer Angestellter,
Groß-Zimmern
ab 1. September 2005

Walter Schmidt
Stadtverordneter,
Dipl.-Ing., Darmstadt

Norbert Thomas*
Kaufmännischer Angestellter,
Darmstadt

Dieter Wenzel
Stadtrat, Darmstadt

* Arbeitnehmervertreter

Geschäftsführung

Harald Fiedler
Darmstadt
Vorsitzender der Geschäftsführung
ab 1. Juli 2005

Prof. Horst H. Blechschmidt
Dipl.-Ing., Darmstadt
Geschäftsführer bis 30. Juni 2005

Matthias Kalbfuss
Dipl.-Kfm., Darmstadt
Geschäftsführer ab 1. Juli 2005

Bestätigungsvermerk

„Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der HEAG mobilo GmbH, Darmstadt, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2005 bis 31. Dezember 2005 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den

Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Frankfurt am Main, 21. April 2006

BDO Deutsche Warentreuhand
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Simon-Heckroth ppa. Dildei
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung in der durch das Gesetz vorgeschriebenen Form überwacht. Er ist von der Geschäftsführung durch allgemeine Vierteljahresberichte, durch Sonderberichte und durch eingehende Vorträge in den Sitzungen des Aufsichtsrats unterrichtet worden. Im Geschäftsjahr 2005 haben vier ordentliche und eine außerordentliche Aufsichtsratssitzung stattgefunden. Schwerpunkt der Beratungen bildete neben der wirtschaftlichen Entwicklung des Unternehmens seine konzeptionelle und strategische Vorbereitung auf die Liberalisierung des Verkehrsmarktes.

Die mit der Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts für das Geschäftsjahr beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die BDO Deutsche Warentreuhand Aktiengesellschaft, Frankfurt, hat den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk nach § 322 HGB erteilt. Der Aufsichtsrat hat von dem Prüfungsergebnis zustimmend Kenntnis genommen. Die Prüfungsberichte haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung stimmt der Aufsichtsrat dem Jahresabschluss und dem Lagebericht der Geschäftsführung zu.

Er hat am heutigen Tage den Jahresabschluss gebilligt.

Herr Prof. Horst H. Blechschmidt ist mit Wirkung zum 30. Juni 2005 aus der Geschäftsführung ausgeschieden. Er hat seit Ausgliederung des „Verkehrsbetriebs“ aus der damaligen Hessischen Elektrizitäts-AG im Jahr 1990 die Geschäftsführung des Unternehmens maßgeblich mitbestimmt und das Unternehmen erfolgreich auf die Liberalisierung des Verkehrsmarktes eingestellt. Der Aufsichtsrat dankt an dieser Stelle Herrn Prof. Horst H. Blechschmidt für seine engagierte Tätigkeit zum Wohle des Unternehmens. In diesem Zusammenhang wurde Herr Harald Fiedler zum 1. Juli 2005 zum Vorsitzenden der Geschäftsführung gewählt und Herr Matthias Kalbfuss zum Geschäftsführer bestellt.

Durch Änderung des Gesellschaftsvertrages wurde der Aufsichtsrat im Berichtsjahr um drei Mitglieder erweitert. Die Gesellschafterversammlung hat mit Wirkung zum 1. Juli 2005 Herrn Prof. Horst H. Blechschmidt, Vorstandsvorsitzender der HEAG AG und Herrn Dr. Hans-Jürgen Braun, Vorstandsvorsitzender der bauverein AG, für die verbleibende Amtszeit als Aufsichtsratsmitglieder bestellt. Von den Arbeitnehmern wurde Herr Werner Schaffert als Aufsichtsratsmitglied gewählt.

Der Aufsichtsrat dankt der Geschäftsführung, dem Betriebsrat und allen Betriebsangehörigen für die im Jahr 2005 geleistete Arbeit.

Darmstadt, 11. Mai 2006

Der Aufsichtsrat

Reinhold Trautmann, stv. Vorsitzender

Impressum

Herausgeber

HEAG mobilo GmbH
Klappacher Straße 172
64285 Darmstadt

Telefon: 06151/709-4115

Fax: 06151/709-4146

E-Mail: info@heagmobilo.de

Internet: www.heagmobilo.de

Redaktion

Silke Rautenberg

Gestaltung

Lindenmayer+Lehning, Darmstadt

Fotos

Thomas Klewar, Frankfurt

Druck

Fixdruck GmbH, Friedrichsdorf

Ereignisse 2005

Januar

1.1. Nachdem alle Buskonzessionen von der HEAG mobilo übertragen wurden, nimmt das Tochterunternehmen HEAG mobiBus GmbH & Co. KG seine erweiterte Geschäftstätigkeit auf. Sämtliche Busverkehrsleistungen sind damit Sache der HEAG mobiBus.

1.1. Für alle Mitarbeiter, deren Beschäftigungsverhältnis am 1. Januar 2005 beginnt, gilt der neue AVN-Tarifvertrag. Für alle übrigen Mitarbeiter tritt ein Überleitungstarifvertrag mit einer Besitzstandsregelung in Kraft.

Februar

1.2. Das Tochterunternehmen HEAG mobiServ GmbH nimmt seine Geschäftstätigkeit auf.

1.2. Bärbel Resch wird erste Gleichstellungsbeauftragte.

März

Ein eigenständiger Wirtschaftsausschuss wird neu als beratendes Gremium vom Betriebsrat einberufen und tagt fortan mehrfach im Jahr.

April

11.4. Die Neuordnung der Gleise vor dem Hauptbahnhof beginnt. Die Baumaßnahme einschließlich der neuen Gleisschleife erfolgt in vier Bauabschnitten und dauert neun Monate. Die Investition beträgt 5,7 Mio. Euro.

28.4. Zwölf Schülerinnen hospitieren im Rahmen des Girl's Day einen Tag lang am Böllenfalltor und lernen technische Berufe kennen.

30.4. Der erste stationäre Fahrkartenautomat wird aufgebrochen. 14 Aufbrüche werden es bis zum Jahresende. Der Schaden beträgt rund 125.000 EUR.

Mai

18 neue Straßenbahnen werden bei der Bietergemeinschaft Alstom/Bombardier bestellt. Die Investition beträgt rund 39 Millionen Euro. Die Auslieferung soll zwischen Januar und September 2007 erfolgen.

Juni

Die Umbauarbeiten in der Verkehrsleitstelle auf Digitalfunktechnik beginnen. Die Investitionssumme beträgt 3,9 Mio. Euro.

Juli

1.7. Professor Horst H. Blechschmidt konzentriert sich auf seine Vorstandstätigkeit bei der HEAG AG und scheidet nach 15 Jahren aus der Geschäftsführung der HEAG mobilo aus. Neben Harald Fiedler wird Matthias Kalbfuss neuer Geschäftsführer der HEAG mobilo. Der Aufsichtsrat wird um drei auf 15 Personen erweitert.

1.7. 23 Mitarbeiter wechseln von der HEAG AG zur HEAG mobilo.

25.7. Die Bauarbeiten für die neue Haltestelle „Schloss“ beginnen. Am Ernst-Ludwigs-Platz wird die älteste Haltestelle Darmstadts nach Abschluss der Neubauarbeiten aufgelöst, die Straßenbahnhaltestelle „Holzstraße“ wird stillgelegt.

28.7. Die Arbeitsgemeinschaft Historische HEAG-Fahrzeuge holt den historischen Wagen 74 aus Hannover zurück.

August

9.8. HEAG mobilo engagiert sich im Umweltschutz. Eine Straßenbahn und drei Omnibusse fahren ein Jahr lang klimaneutral. Der Ökostrombetrieb der Straßenbahn findet ein bundesweites Medienecho.

13.8. Das neue Software-Programm NetReport löst das handschriftliche Leitstellenprotokoll ab. Die Dokumentation und Steuerung interner Prozesse wird dadurch wesentlich verbessert.

September

8.9. Erstmals werden von RMV und Dadina Buslinienverkehre im Landkreis auf der Basis europaweiter Ausschreibung vergeben. Zwei von vier Linienbündeln gewinnt die NVS in einer Bietergemeinschaft. An der NVS ist die HEAG mobiBus als Gesellschafterin beteiligt.

Oktober

15.10. Die HEAG mobilo gibt den Standort in der Landwehrstraße auf. Der Betriebshof Böllenfalltor wird zentraler Geschäftssitz der HEAG mobilo. Teilbereiche siedeln als Zwischenlösung in das Carree um.

November

24.11. Die Streckenverlängerung in Alsbach um 950 m wird in der Dadina-Verbandsversammlung beschlossen. Der HEAG mobilo wird die Bauherrschaft übertragen.

12.11. Die neue Haltestelle „Schloss“ am Marktplatz geht nach vier Monaten Bauzeit in Betrieb. Gesamtkosten 5,2 Mio. Euro.

Dezember

11.12. Die Leitstelle wird für Externe tätig. 12 Regionalbuslinien werden zur Verkehrssteuerung angeschlossen.

11.12. Die neue Verkehrsführung am Hauptbahnhof tritt in Kraft.

22.12. Mit der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg wird eine „Regelung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durch den Betrieb von Straßenbahnen“ geschlossen.